CICLISM

Trista situaţie a mişcării cicliste în provincie

Câteva centre care se menţin cu preţul unor mari sacrificii. F.R.S.C.-ul se va ocupa de rezolvarea acestei grave probleme

Dacă sportul pedalei cunoaşte în Capitală, o situaţie, oarecum strălucită, apoi nu tot astfel se poate spune de activitatea din provincie. Aci, situaţia dacă nu e deadreptul jalnică, asta se datorează, în centrele în care mai pulsează, unui restrâns mănunchiu de oameni care fac continue sacrificii pentru menţinerea lui de azi pe mâine.

Atenţia publicului e atrasă de alte manifestaţiuni, care necesită mai puţine eforturi şi sunt de cele mai multe ori, mai remunerative.

Lucrul nu poate fi decât firesc; materialul e scump, iar cel care se găseste în provincie, e calitativ, mediocru, iar subvenţiile pentru mişcarea ciclistă aproape inexistente.

Ciclismul în provincie, constitue o gravă şi acută problemă în viaţa sportivă românească, el manifestându-se odată pe an, cu prilejul „Turului României" când cunoaşte o efervescenţă uimitoare pentru liniştitul ritm al vieţii provinciale.

Şi totuşi există câteva oraşe care mai reuşesc să înjghebeze câte două-trei manifestaţiuni, dealungul unui întreg sezon.

BRAILA

Vechi centru ciclist, cunoaşte actualmente o activitate mult diminuată. Totuşi d-nii dr. Brănescu şi Faty Valerianos, prin sacrificii personale, întreţin flacăra necesară continuării unei activităţi cândva „en vogue".

TURNU-SEVERIN

unde inimosul alergător Victor Gogan se sbate, mai abitir ca un peşte pe uscat, ca să înjghebeze două trei curse serioase, ne anunţă pentru anul în curs câteva alergări de accentuată importanţă, printre care cităm:

Cursa Piteşti - T. Severin, campionatul Olteniei pe un circuit închis, prin oraşul dunărean, „à la parisienne", etc.

ALTE CENTRE

Aradul şi Timişoara şi-au înscris în programul 1938 câteva manifestaţiuni. In Moldova e mai multă... „sărăcie".

Din Bacău nici o veste, P. Neamţ la fel, iar Iaşul promite să organizeze anuala sa probă Iaşi-Tg. Frumos-Iaşi.

PLOEŞTI

care, cu ani în urmă, reuşise să ia un avânt considerabil, a „licărit" promiţător anul trecut, datorită sprijinului acordat de d. av. Chiţu,— se pare că pentru stagiunea în curs perspectivele nu prea sunt roze. Ni se comunică, spre surprinderea noastră, că parte din cicliştii „republicani" nici nu li s'au scos licenţe pe 1938. Iar câţiva mai inimoşi iau drumul Capitalei, după cum am înregistrat într'un număr trecut şi aleargă la cursele de aci, din cetatea lui Bucur.

SE CERE O GRABNICA SOLUŢIONARE A PROBLEMEI

Constatând starea deplorabilă a ciclismului provincial, considerăm că s'ar cuveni o intervenţie energică în acest sens. Şi nu ne îndoim, că se va produce, mai ales că F. R. S. C.-ului i s'a promis de către unul din forurile sportive superioare, o sumă necesară ajutorării formaţiilor sărace.

Din acest fond, care ne-ar place să fie cât mai „voluminos" să se rezerve o părticică şi pentru provincie. Ar fi atât de bine venită subvenţia aceasta şi ar constitui un preţios stimulent pentru regizorii anemiaţi din celelalte centre cicliste!

De altfel problema aceasta ocupă un loc principal în şedinţele forului de specialitate, pe care ştiindu-l bine intenţionat, nu ne îndoim că va face neîntârziat demersurile necesare pentru soluţionarea măcar într'o măsură modestă, pentru un început, a acestei osebit de grave probleme.

— *em. i.* —

Roţi şi pedale

Cursa pascală în Franţa este: Paris-Roubaix 265 km.

La noi: un circuit de 105 km.

O... mică diferenţă.

Tot în Franţa: ultima cursă de 232 km., a fost par-

D. HRENCIUC

cursă în 5 ore 52 min. cu o medie orară de aproape 40 km. (precis: 39 km. 508 m.).

La noi: 64 km. (cu Tudose şi Hrenciuc în pluton) au fost acoperiţi cu media orară de 36 km.

Incă o... mică diferenţă deci.

Gerardin a câştigat „Cupa Europei"

Proba de viteză pentru „Cupa Europei" disputată pe velodromul Buffalo din Paris a întrunit adeziunile celor mai de seamă specialişti ai distanţei.

Victoria a revenit francezului Gerardin care a învins în eliminatorii pe Jezo şi Van Vliet şi în finală pe Richter şi Falk Hansen.

Surpriza zilei a constituit-o înfrângerea suferită de campionul mondial Jef Scherens, din partea lui Falk Hansen, într'una din probele premergătoare finalei.

TURUL FLANDREI

„Turul Flandrei", alergare ciclistă desfăşurată pe distanţă de 260 km. a văzut victoria lui Edgard de Caluwe care a parcurs distanţa în 7 ore 42 min., cu o iuţeală mijlocie de 33 km. 816 pe oră.

S. Maes, câştigătorul din 1936 al „Turului Franţei", a ocupat locul al doilea, la 15 metri de învingător, bătând cu o lungime pe Kint.

Mario Vicini, tânăra revelaţie a ciclismului italian, a câştigat Turul Toscanei

„Bătrânul" Guerra revine uluitor. Bartali, „idolul", se antrenează cu tact

„Turul Toscanei" a doua probă importantă din calendarul italian, după marea alergare „Milan-San-Remo", — a revenit tânărului alergător Mario Vicini, — revelaţia „Turului Franţei" 1937.

Vicini a luptat dârz, a făcut parte din toate atacurile, s'a apărat, a răspuns prompt aşilor mai vechi ca el, — favoriţilor probei, — în frunte cu Bartali şi Guerra, reuşind până la urmă să-şi adjudece victoria, detaşat.

Invingătorul a parcurs cei 307 km. ai probei în 10 ore şi 5 minute.

Al doilea clasat a fost „bătrânul" Learce Guerra, — locomotiva italiană, — care în ciuda vârstei, — 36 ani, — anunţă o formă excepţională pentru anul în curs.

„Idolul" Bartali, s'a clasat al 6-lea, la 18 minute de învingător. Performanţa e considerată mulţumitoare: Bartali se conservă şi trebuie să fie în forma sa cea mai bună în preajma „Turului Franţei", pe care italienii sunt decişi să-l câştige.

Motociclism

Ceva despre „schelet"

Un element covârşitor de important în construcţia motociclistă îl constituie desigur scheletul ei.

La început, atât forma cât şi felul său de alcătuire erau derivate din acel al bicicletelor.

Astăzi, avem însă în ceia ce priveşte cadrele de motocicletă, două concepţii, două metode opuse de construcţie: scheletul tubular şi scheletul din oţel presat.

Câteva cuvinte despre fiecare.

Scheletul tubular, a suportat dela război încoace modificări, dela an la an, în ceia ce priveşte forma. Tot timpul s'a tins la apropierea scheletului de sol, pentrucă prin aşezarea organelor mecanice cât se poate de jos, să se obţină maximum de stabilitate şi confort (centrul de gravitate fiind cât mai apropiat de pământ).

Acest lucru s'a obţinut teşindu-se cât mai mult scheletul sub şea, unind pe cât posibil furca, susţinătoare a roţii din spate cu suportul direcţiei, printr'o linie dreaptă.

O nouă tendinţă de modernizare a fost obţinută la mai toate motocicletele, după 1927, trecându-se partea superioară a cadrului pe sub rezervorul de benzină şi nu pe deasupra cum se obişnuia până atunci.

O altă modificare importantă în construcţia cadrului tubular, a fost întrebuinţarea (care nu s'a generalizat la toate mărcile) a unei aşa numite „bârne" de oţel, în partea cea mai expusă diformărilor şi eforturilor de tot soiul (cea de deasupra motorului care leagă furca din spate cu axul direcţiei), „bârnă" care fiind prinsă în buloane putea fi înlocuită la nevoie fără a schimba întreg cadrul.

Prototipul acestui gen de construcţie îl constituie modelele scoase de uzinele *„Peugeot"* dela 1930 în urmă. Un lucru curios referitor la acest gen de fabricaţie, este că deşi pare să fie foarte practic, el n'a fost întrebuinţat de toţi constructorii, cum era de aşteptat.

Trecând acum la cadrul din oţel presat, se cuvine să spunem din capul locului că el se bucură în momentul de faţă de o mare popularitate, în special în Germania.

Primele încercări de acest gen s'au făcut însă în Franţa, începând din anii 1927—1928 când câteva fabrici obscure ca „C. P. Roleo", „La mondiale", „Durandol" şi altele, au scos pe piaţă asemenea modele. Trebuie să recunoaştem însă că această inovaţie tehnică nu s'a bucurat atunci de nici un succes prea strălucit şi odată cu marea criză din anii trecuţi, fabricarea lor în serie a încetat.

Nu tot astfel au stat lucrurile în Germania. Aci, începând cu micile şi popularele *„D. K. W."* şi trecând la masinile de mare clasă ca *„B. M. W."* şi *„Zündapp"* toate, fără excepţie, au adoptat cadrul din oţel presat.

In jurul acestui nou sistem de construcţie se dă actualmente o mare bătălie tehnică. Ţara care nici nu vrea să audă de schelet în oţel presat, este Anglia. Ţara în care nu se construesc motociclete decât cu acest fel de schelet, este Germania.

E de văzut care din cele două concepţii vor birui, având în vedere că în Anglia s'au construit, şi se construiesc încă, cele mai bune motociclete şi că în Germania se fabrică anual cele mai multe vehicule de acest gen din toată lumea.

In ceia ce ne priveşte, facem o singură remarcă. Pe şoselele noastre (cari constitue desigur un examen foarte serios pentru ori şi ce fel de maşină) fiind încercate atât motociclete cu schelet tubular, cât şi motociclete cu schelet din oţel presat, amândouă tipurile au dat rezultate mulţumitoare.

Rămâne deci ca viitorul să hotărască de partea cui e dreptatea.

Gr. O. I.

Automobilism

Cursa de viteză pe kilometru cu plecare din loc se va disputa la Copăceni

Automobil Clubul Regal Român a fixat pentru 1 Mai, data inaugurărei programului său de activitate pe 1938.

La această dată urmează să se dispute cursa de viteză cu plecarea şi sosirea pe loc, competiţiune ce nu s'a mai organizat, până în prezent, la noi în ţară.

Stabilind condiţiunile probei, conducătorii A. C. R. R.-ului îşi propuseseră să organizeze această intrecere, pe bulevardul Gh. Buzdugan sau pe şoseaua Kiselef.

Din ce motive nu ştim, organizatorii au decis să aleagă alt loc pentru disputarea concursului.

IN APROPIERE DE COPĂCENI

Renunţându-se la utilizarea uneia din cele două artere principale ale Capitalei, s'a pornit în căutarea unui parcurs convenabil unei astfel de încercări şi organizatorii au selecţionat o porţiune din şoseaua Bucureşti-Giurgiu, în apropiere de comuna Copăceni.

Este probabil ca alergarea să se desfăşoare între km. 17 şi km. 18.